



KLIMA- OG MILJØDEPARTEMENTET  
Postboks 8013 DEP  
0030 OSLO

Dato: 10.03.2017  
Vår ref: 16/14040-5  
Deres ref:  
Arkivkode: P00  
Saksbeh.: Berit Weiby Gregersen

## Uttalelse til forslag om oppheving av vannscooterforskriften - Aust-Agder fylkeskommune

Vedlagt følger uttalelse fra Aust-Agder fylkeskommune til forslag om oppheving av vannscooterforskriften, vedtatt i fylkesutvalget 7.3.17.

Med hilsen

Berit Weiby Gregersen  
Rådgiver

*Brevet er godkjent elektronisk.*

**Vedlegg:** Særutskrift- Uttalelse til forslag om oppheving av vannscooterforskriften



## SÆRUTSKRIFT

Arkivsak-dok. 16/14040-2  
Saksbehandler Berit Weiby Gregersen

### Uttalelse til forslag om oppheving av vannscooterforskriften

Saksgang	Møtedato	Saknr
1 Fylkesutvalget	07.03.2017	17/21

**Fylkesutvalget har behandlet saken i møte 07.03.2017 sak 17/21**

#### **Votering**

Fylkesrådmannens tilrådning ble enstemmig vedtatt.

#### **Fylkesutvalgets vedtak**

Dermed ble fylkesrådmannens tilrådning vedtatt.

---

# Uttalelse til forslag om oppheving av vannscooterforskriften

## 1. FORSLAG TIL VEDTAK

Fylkesrådmannen fremmer slikt forslag til vedtak

1. Aust-Agder fylkeskommune støtter forslaget om oppheving av vannscooterforskriften under følgende forutsetninger:
  - a. Kommunene må pålegges å innføre lokale fartsforskrifter og å vurdere reguleringer av bruk av fritidsbåter og bruk av motorferdselloven i vann og vassdrag.
  - b. Den nasjonale vannscooterforskriften må ikke oppheves før kommunene har fått innført lokale forskrifter.
  - c. Departementet må gjøre en ny vurdering av om politi og kontrollmyndigheter har tilstrekkelige ressurser til å kunne håndheve regelverket. Områder med spesielt stor sommertrafikk vil kreve ekstrainsats for å unngå konflikter.

## 2. SAMMENDRAG

Klima- og miljødepartementet har sendt på høring forslag om å oppheve den nasjonale vannscooterforskriften, med ikrafttredelse 1. mai 2017. En oppheving av forskriften vil gi kommunene ansvaret for reguleringsmulighetene innenfor eksisterende lovverk for bruk av vannscooter. De generelle reglene om fartøy, blant annet havne- og farvannsloven, småbåtloven og motorferdselloven, vil gjelde for bruk av vannscooter. En landsomfattende evaluering av vannscooterregelverket ble gjennomført av Vista Analyse AS høsten 2014. Konklusjonen i evalueringen er at gjeldende forskrift ivaretar hensynet til natur- og friluftsinnteresser, men regelverket har svakheter når det gjelder de sikkerhetsmessige sidene ved bruk av vannscooter, håndhevelse og kontroll, og brukervennlighet.

Fylkesrådmannen anbefaler at vannscooterforskriften oppheves under forutsetning av at kommunene pålegges å innføre lokale fartsforskrifter og reguleringer av bruk av fritidsbåter og at den nasjonale vannscooterforskriften ikke oppheves før kommunene har fått anledning til å innføre lokale forskrifter. Videre må departementet gjøre en ny vurdering av om politi og kontrollmyndigheter har tilstrekkelige ressurser til å kunne håndheve regelverket.

## 3. BAKGRUNN FOR SAKEN

Klima- og miljødepartementet har sendt på høring forslag om å oppheve den nasjonale vannscooterforskriften, med ikrafttredelse 1. mai 2017. En oppheving av forskriften vil gi kommunene ansvaret for reguleringsmulighetene innenfor eksisterende lovverk for bruk av vannscooter. De generelle reglene om fartøy, blant annet havne- og farvannsloven, småbåtloven og motorferdselloven, vil gjelde for bruk av vannscooter.

Fram til 2013 var det et totalforbud mot vannscooterkjøring i Norge. Kommunene hadde likevel en begrenset adgang lokalt til å åpne opp områder for vannscooterkjøring, men svært få områder ble åpnet. ESA, EFTAs overvåkingsorgan, hadde innvendinger mot regelverket. For å følge dette opp ble totalforbudet erstattet av reglene i gjeldende forskrift fra 2013. Forskriften er en nasjonal særregulering for bruk av vannscooter og lignende, og gjelder i tillegg til de generelle reglene om bruk av fartøy i øvrig gjeldende rett. Forskriften ble utarbeidet for at bruken av vannscootere ikke skulle virke negativt på natur, andre brukeres natur- og friluftslivsopplevelse og sikkerhetsperspektivet. ESA har ikke hatt innvendinger mot gjeldende vannscooterforskrift.

Vannscooterforskriften gjelder for bruk av vannscootere og lignende fartøy i Norges territorialfarvann og innenlands farvann, herunder elver, kanaler og innsjøer. I korte trekk er det forbudsbelter med restriksjoner for vannscooterkjøring innenfor 400 meter fra land i sjø og 500 meter i ferskvann. I forbudsbeltene er det tillatt med transportkjøring saktere enn 5 knop og med stø kurs for å komme seg ut forbi forbudsbeltene. Generelt er det krav til aktsom kjøring. Kommunene er delegert myndighet til unntaksvis å forby eller begrense vannscooterkjøring i områder som ellers er åpne for kjøring, og uansett er vannscooterkjøring forbudt i verneområder, elvestrekninger og innenfor oppmerkede badeområder. Det kan gis tillatelse til nyttekjøring og organisert trenings- og konkurransekjøring på godkjente baner regulert etter plan- og bygningsloven. Fylkesrådmannen er ikke kjent med at det finnes slike regulerte baner i Aust-Agder.

For å vurdere om gjeldende regelverk fungerer etter sin hensikt ble en landsomfattende evaluering av vannscooterregelverket gjennomført av Vista Analyse AS etter ett års virkning høsten 2014. Konklusjonen i evalueringen er at gjeldende forskrift ivaretar hensynet til natur-

og friluftstinteresser, men regelverket har svakheter når det gjelder de sikkerhetsmessige sidene ved bruk av vannscooter, håndhevelse og kontroll, og brukervennlighet.

Høringsforslaget om oppheving av gjeldende vannscooterforskrift fra 2013 innebærer at den nasjonale særforordningen fjernes og all myndighet overføres til kommunene. Kommunene gis det fulle ansvaret og mulighetene for å regulere bruken av vannscooter. Ved en oppheving av vannscooterforskriften vil dette hjemles direkte i gjeldende rett, og kunne tilpasses etter lokale vurderinger. Dette omfatter de hjemler kommunene har i motorferdselloven i utmark og vassdrag til å fastsette forskrifter, i havne- og farvannsloven til å begrense bruk av alle fartøy, og i den sentrale fartsforskriften (les mer om de viktigste reglene for fartøy i vedlegg 1). Det foreslås i tillegg at kommunene gis mulighet til å regulere bruk av fritidsfartøy for å ivareta hensynet til trygg ferdsel, forsvarlig forvaltning av farvannet, miljø eller friluftsliv gjennom en ny forskriftshjemmel til havne- og farvannsloven. Havne- og farvannsloven åpner ikke for å lage særregler for bruk av vannscootere og reguleringer vil gjelde alle typer fritidsfartøy. Forslaget innebærer derfor at vannscootere defineres som vanlige båter, og må følge lover og regler som gjelder.

#### **4. FORSLAG TIL LØSNING OG KONSEKVENSER**

Klima- og miljødepartementet ønsker å oppheve forskriften om bruk av vannscooter. Departementet hevder at ulempene som kan oppstå ved bruk av vannscooter kan variere mye mellom ulike landsdeler, og disse ulikhetene taler for at kommunene bør gis ansvar for å regulere bruken av vannscootere.

Departementet fastslår at en oppheving av forskriften vil kunne medføre økt vannscootertrafikk og sannsynligvis øke potensialet for konflikter mellom vannscootere og andre interessegrupper som fastboende, hyttefolk, badende og utøvere av ulike friluftslivsaktiviteter. Sannsynligvis vil også økt bruk av vannscooter kunne medføre negative effekter for natur.

Det forutsettes imidlertid fra departementets side at kommunene bruker ressurser på å kartlegge og avveie ulike hensyn og om nødvendig følge dette opp med lokal regulering hjemlet i havne- og farvannsloven, motorferdselloven, naturmangfoldloven og plan- og bygningsloven.

I et regionalt perspektiv synes det viktig at en legger til grunn at regelverket skal redusere motsetninger og konflikter mellom brukerinteresser, at det skal være enkelt å anvende av brukere og publikum, og mulig å håndheve og kontrollere for myndighetene. Videre er det viktig at regelverket bidrar til sikkerhet for brukere og publikum.

##### **Motsetning og konflikter mellom brukerinteresser**

Store deler av befolkningen er engasjert i friluftsliv i strandsonen ved kysten og innsjøer. Strandsonen brukes som rekreasjonsområde både med og uten motorisert fartøy. Med den forventede befolkningsveksten og et økende bruker- og arealpress i strandsonen, vil nye konflikter kunne oppstå mellom brukerinteresser. Per 2016 var det ca. 3800 (CE-merket) vannscootere på landsbasis. Det er stor usikkerhet knyttet til om endring av gjeldende vannscooterforskrift vil kunne øke omfanget av vannscooterkjøring og/eller kjøring nærmere land, som dermed kan fortrenge andre friluftslivsaktiviteter.

I Vista-analysen vurderes det at med gjeldende forskrift blir natur- og friluftstinteressene godt ivaretatt, med unntak av støy. Måten vannscootere blir brukt på knyttet til stadige

hastighetsendringer og kjøring i samme område over tid gir et sjenerende støybilde for andre brukere, selv om støynivået på nye vannscootere er redusert.

Vannscooterbruk nærmere enn 400-500 meter fra land har potensiale for vesentlig negative konsekvenser for friluftsopplevelsen og andre interessegrupper til vanns og til lands langs sjøen. Vannscootere kan brukes på inntil en meters dybde, og de kan oppnå en hastighet på 75 knop. Kommunene kan innføre hastighetsbegrensninger langs land som gjelder for alle fartøy, men kan ikke med havne- og farvannsloven utestenge vannscootere uten også å utestenge andre fritidsfartøy. En økt trafikk langs land kan fortrenge «myke trafikanter» som roere, seiler og padlere og samtidig redusere friluftslivsverdien for turgåere, turister og hyttefolk som oppholder seg på land.

### **Et regelverk som er enkelt å anvende og som ivaretar sikkerheten**

Fylkeskommunen har ingen konkrete erfaringer med anvendelse av gjeldende vannscooterforskrift, eller eksempler på motsetninger og konflikter mellom brukerinteresser ved lovlig kjøring av vannscooter. Det som omtales i media er konflikter på grunn av høy fart og støy i tilfeller der vannscootere brukes til uforutsigbar/uforsvarlig ferdsel.

Departementet antar at en oppheving av forskriften vil medføre økt bruk av vannscootere og dermed økt ulykkesfrekvens og således økte kostnader for samfunnet i forbindelse med ulykker forårsaket av vannscootere. Det forventes også økte kostnader til oppsyn, kontroll og håndheving. Departementet mener at økte kostnader i forbindelse med vannscooter må dekkes av kommuner og oppsyns- og politimyndighet innenfor gitte økonomiske rammer.

Vista analyses evalueringer viser at dagens regelverk ikke blir fulgt opp i praksis. Kontroll- og tilsynsmyndighet har gitt tilbakemeldinger om at det er vanskelig å ta de som kjører ulovlig, og at man med de begrensede ressursene man har til rådighet ikke prioriterer å stoppe ulovlig vannscooterkjøring. Ved en oppheving av forskriften vil sannsynligvis antallet vannscootere øke. Gitt uforandrede økonomiske rammer og prioriteringer av andre oppgaver, kan det bli vanskelig å få etablert gode kontrollsystem.

Sjøfartsdirektoratet påpeker i sin tilrådning av 2. mars 2015 at når hovedbruken av vannscooter må skje minst 400 meter fra land, vil det flere steder bety at lovlig bruk bare kan skje i områder med bølgehøyde som overgår det fartøyet er konstruert for. Videre mener Sjøfartsdirektoratet at fartsbegrensningen på 5 knop i transportsonen kan skape farlige situasjoner når vannscootere må holde lavere fart enn andre fartøy i områder med mye trafikk.

### **Vassdrag og innsjøer**

I vassdrag og innsjøer er det i dagens forskrift forbudt med vannscooter i elver og i innsjøer i en sone på 500 meter fra land. De fleste innsjøene i Aust-Agder vil være for små/smale til at det er lov å bruke vannscooter der. Dersom vannscooterforskriften oppheves må kommunene bruke motorferdselloven til å regulere bruk av vannscooter. I henhold til motorferdselloven kan kommunen forby visse fartøytyper, heriblant vannscootere.

### **Oppheving av gjeldende forskrift**

En oppheving av gjeldende forskrift vil sidestille vannscootere med andre fartøy. Dette vil for mange virke fornuftig, da det i mange tilfeller kan virke uhensiktsmessig å ha ulikt regelverk for vannscootere og andre hurtiggående fartøy.

Vannscootere kan kjøre på grunt vann, og de kan ha svært høy fart. Fylkesrådmannen ser det derfor som en forutsetning at det innføres lokale fartsforskrifter langs land i alle

kommuner. Det vil kunne skape mange farlige situasjoner om den nasjonale vannscooterforskriften oppheves før kommunene har fått anledning til å innføre regler for fart og bruk av fritidsbåter i utsatte områder. De lokale forskriftene bør samordnes regionvis for at regelverket skal bli enkelt å etterleve og håndheve. Videre bør forskrifter for fuglereservat og verneområder revideres slik at det kan reguleres inn forbudssoner dersom det er nødvendig ut fra vernehensyn. Fylkesrådmannen vurderer derfor at det vil være for tidlig å oppheve vannscooterforskriften 1. mai 2017.

Fylkesrådmannen anser også at det er en forutsetning at regelverket blir fulgt opp i praksis. Det må vurderes om politi og kontrollmyndigheter har tilstrekkelig ressurser til å følge opp dette slik departementet forutsetter.

#### **4.1 Alternative løsninger med konsekvenser**

Fylkesrådmannen har anbefalt at dagens forskrift oppheves og at vannscootere må følge lover og regler som andre båter. Fylkesrådmannen legger til grunn at det er ressurser tilgjengelig slik at regelverket kan håndheves og at en kan unngå uheldige konflikter med ulovlig kjøring. Som et alternativ vil fylkesrådmannen anbefale at dagens forskrift opprettholdes, men at det gjøres justeringer for å tilpasse regelverket bedre for å ivareta sikkerheten.

#### **Opprettholdelse av gjeldende forskrift**

Departementet fastslår at en oppheving av forskriften vil kunne medføre økt vannscootertrafikk og sannsynligvis øke potensialet for konflikter mellom vannscooterbrukere og andre interessegrupper i kystsonen. Sannsynligvis vil også økt bruk av vannscooter kunne medføre negative effekter for natur, for eksempel for sjøfugl.

Fylkesrådmannen anser at dagens regelverk ivaretar friluftslivsinteresser, natur og publikums sikkerhet, men ikke i like stor grad brukernes sikkerhet. Det kan også virke som om regelverket er vanskelig å håndheve, men en kan ikke se at ulike regler fra kommune til kommune vil lette håndheving og kontroll av regelverk. Det vil også være potensiale for flere farlige situasjoner og konflikter mellom vannscootere og andre brukere av sjøen dersom en opphever vannscooterforskriften.

Fylkesrådmannen mener at disse momentene taler for at vannscooterforskriften bør beholdes, men for å øke sikkerheten til vannscooterbrukerne bør det vurderes å justere forskriften. Departementet bør vurdere om avstanden til land i forbudssonen i sjø bør reduseres, og om maks fart i transporttraseene bør økes slik det blir mer ensartet trafikk i farleder.

#### **4.3 Vurdering av klimakonsekvenser**

En økt bruk av vannscootere vil føre til økte utslipp av klimagasser og vil ha negative klimakonsekvenser.

#### **4.4 Vurdering av konsekvenser for folkehelse**

Dersom den nasjonale forskriften oppheves, vil det være svært viktig at lokale forskrifter og oppfølging av regelverk tilrettelegger for at «myke fartøy» som kajakk, kano, robåt og

seilbåter ikke blir fortrenget av økt vannscootertrafikk. Det vil også være en fare for at økt støy vil virke negativt på fastboende, hyttefolk og andre som oppholder seg i strandsonen.

## **5. KONKLUSJON**

Etter fylkesrådmannens vurdering er det i stor grad ulovlig kjøring og manglende håndheving av regelverket som er hovedårsak til konflikt mellom vannscooterbrukere og andre brukergrupper i kystsonen. Ved en eventuell oppheving av forskriften vil det være en forutsetning at kommunene innfører fartsforskrifter og reguleringer av fritidsbåtbruk som er hensiktsmessig og konsekvente over større regioner. Oppheving av nasjonal vannscooterforskrift bør ikke skje før kommunene har fått anledning til å innføre relevante forskrifter og reguleringer. Det må gjøres en vurdering av om politi og kontrollmyndigheter har tilstrekkelige ressurser til å kunne håndheve regelverket. Områder med spesielt mye sommertrafikk vil kreve ekstrainsats for å unngås konflikter.

### **Vedlegg**

Høring om oppheving av vannscooterforskriften(1).pdf

Utkast til forskrift om endring av forskrift av 2. november 2012 nr. 1040 om(1).pdf

7.mars.2017